

Dr hab. Dariusz Tłoczyński, prof. UG

Sopot, dn. 9 kwietnia 2026 r.

**Recenzja pracy doktorskiej
Pani mgr Doris Magdaleny Antczak
pt. „Emocjonalne i sytuacyjne determinanty rozbieżności między
proekologicznymi postawami a zachowaniami konsumentów na
rynku lotniczych przewozów pasażerskich”
napisanej pod opieką promotorską dr hab. Renaty Nestorowicz, prof. UEP i
promotora pomocniczego dr Soni Huderek-Glapskiej**

Uwagi wstępne

Niniejszą recenzję sporządziłem w związku z powołaniem mnie na recenzenta rozprawy doktorskiej Pani mgr Doris Magdaleny Antczak przez Przewodniczącą Rady Awansów Naukowych dr hab. Pawła Marszałka, prof. UEP (pismo z dnia 12 lutego 2026 r.).

Recenzja pracy doktorskiej zawiera szczegółowo uzasadnioną ocenę, czy rozprawa:

- stanowi oryginalne rozwiązania problemu naukowego,
- wykazuje ogólny poziom wiedzy teoretycznej,
- umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej przez Doktorantkę.

Podstawą oceny była szczegółowa analiza treści rozprawy, zastosowanych metod badawczych, jakości danych empirycznych oraz sposobu interpretacji wyników.

Określenie trafności wyboru i oryginalności rozwiązania problemu badawczego podjętego w rozprawie oraz celu pracy i hipotezy badawczej

Recenzowana praca mgr Doris Magdaleny Antczak ma charakter teoretyczno-empiryczny. Podjęta przez Doktorantkę problematyka należy do jednego z najbardziej aktualnych i wielowymiarowych obszarów badawczych, obejmujących pogranicze: ekonomiki transportu, ekonomii behawioralnej, badań nad zrównoważonym rozwojem, psychologii decyzji konsumenckich.

Autorka trafnie integruje wskazane obszary badawcze, realizując projekt naukowy. Takie podejście należy ocenić pozytywnie, gdyż wypełnia istotną lukę badawczą w badaniach naukowych dotyczących funkcjonowania rynku usług transportu lotniczego. Dokonując oceny trafności wyboru tematu rozprawy, należy podkreślić, że Doktorantka słusznie wskazuje, że transport lotniczy stanowi integracyjny element globalnej mobilności oraz źródło presji środowiskowej.

W literaturze światowej brakuje kompleksowych opracowań, w których autorzy przeprowadziliby wnikliwe analizy dotyczące proekologicznych zachowań pasażerów na rynku usług transportu lotniczego. Badania: Moser, Bronfman i in., Newton i Meyer, Whitmarsh i O'Neill, Poortinga i in. wskazują, że między deklaracjami a faktycznymi zachowaniami konsumentów utrzymuje się wyraźna rozbieżność - tzw. attitude-behavior gap. Zjawisko to szczególnie silnie zaznacza się w odniesieniu do podróży lotniczych, gdzie czynniki takie jak cena biletu, czas podróży, wygoda czy prestiż korzystania z danego środka transportu nierzadko przeważają nad względami środowiskowymi.

Także, zdaniem Doktorantki, w literaturze przedmiotu nadal brakuje kompleksowych opracowań obejmujących wpływ emocji na zachowania transportowe, badań uwzględniających jednocześnie wiedzę, emocje i czynniki sytuacyjne w analizie rozbieżności między postawami a działaniem, stosując modele psychologiczne do segmentacji podróżnych według gotowości do zmiany zachowań, badają krótkodystansowe przewozy lotnicze w kontekście postaw proekologicznych i decyzji konsumenckich - mimo ich dużego znaczenia dla strategii ograniczania emisji w Unii Europejskiej.

Wskazana luka badawcza oraz złożoność uwarunkowań decyzyjnych konsumentów uzasadniają potrzebę pogłębionych analiz integrujących różne perspektywy badawcze. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera identyfikacja mechanizmów wyjaśniających rozbieżność między postawami a zachowaniami w specyficznych warunkach rynku transportu lotniczego.

Autorka trafnie identyfikuje kluczowy problem badawczy, jakim jest rozbieżność między deklarowanymi postawami proekologicznymi a rzeczywistymi zachowaniami konsumentów (attitude-behavior gap), szczególnie widoczna w sektorze transportu lotniczego. Jak wskazano we

wstępie (s. 6–9), problem ten ma charakter wielowymiarowy i wynika z oddziaływania zarówno czynników poznawczych, jak i emocjonalnych oraz sytuacyjnych.

Na uwagę zasługuje interdyscyplinarny charakter badań oraz integracja czynników emocjonalnych, poznawczych i sytuacyjnych, a także koncentracja na krótkodystansowych przewozach lotniczych, gdzie istnieje realna możliwość substytucji środków transportu, integracja podejścia ekonomii behawioralnej z analizą rynku transportowego, próba powiązania decyzji konsumenckich z ich konsekwencjami środowiskowymi.

W mojej ocenie stanowi to istotny wkład w rozwój badań nad zrównoważoną mobilnością oraz zachowaniami konsumentów. Zatem wybór tematu rozprawy doktorskiej w pełni uzasadniony, a jego realizacja wpisuje się w aktualne wyzwania badawcze związane z transformacją sektora transportu w kierunku niskoemisyjnym

W tym kontekście problematyka podjęta przez mgr. Doris Antczak wpisuje się w aktualny nurt badawczy w dyscyplinie ekonomia i finanse. **Oryginalność przeprowadzonych badań polega przede wszystkim na:**

- zastosowaniu triangulacji metod badawczych (ankieta + eksperyment stated choice),
- włączeniu do modelu analizy czynników emocjonalnych (np. poczucia winy, wstydu),
- wykorzystaniu elementów analizy cyklu życia (LCA) jako tła interpretacyjnego.

Autorka w dysertacji określiła główny cel badawczy (określenie wpływu wybranych czynników emocjonalnych oraz sytuacyjnych (m.in. kosztów, czasu, wpływu społecznego, wiedzy) na prawdopodobieństwo wystąpienia luki między postawami proekologicznymi a zachowaniami konsumentów na rynku lotniczych przewozów pasażerskich w kontekście krótkodystansowych przewozów pasażerskich) oraz sformułowała cele szczegółowe obejmujące:

- określenie skali i przejawów luki postawa-zachowanie wśród polskich konsumentów w kontekście krótkodystansowych podróży lotniczych,
- identyfikację roli emocji, w szczególności poczucia winy i wstydu, w procesie podejmowania decyzji transportowych,
- określenie relatywnego znaczenia parametrów podróży (czas, koszt, emisje CO₂, liczba przesiadek) w kształtowaniu preferencji transportowych,
- sformułowanie rekomendacji dla polityki transportowej i strategii marketingowej linii lotniczych oraz innych podmiotów rynku transportowego.

Sformułowane cele w kontekście tematyki badawczej należy uznać za trafne i interesujące ze względu na aktualność problematyki. Cele szczegółowe mają pomóc w realizacji głównego celu pracy.

Niestety, nie ma jednej głównej hipotezy obejmującej całą rozprawę z uwagi na wielowątkowy problem badawczy. Takie rozwiązanie jest dopuszczalne, szczególnie w badaniach empirycznych, analizach benchmarkingowych, modelach wieloczynnikowych. W rozprawie sformułowano zestaw

hipotez, których weryfikacja pozwoliła na pogłębioną analizę mechanizmów odpowiedzialnych za występowanie lub ograniczanie rozbieżności między proekologicznymi postawami a rzeczywistymi zachowaniami transportowymi. Hipotezy te uwzględniają zarówno uwarunkowania indywidualne (takie jak emocje, typ postawy), jak i sytuacyjne (np. czas, koszt).

Należy podkreślić, że zestaw hipotez został sformułowany poprawnie i jest logicznie powiązany z celem rozprawy, tworząc spójny system badawczy.

Autorka wykazuje dojrzałość metodologiczną, jednak można byłoby rozważyć jeszcze wyraźniejsze zaakcentowanie wkładu teoretycznego już na etapie formułowania celów.

Ocena struktury rozprawy

Recenzowana praca liczy 269 stron. Zawiera ona wstęp, pięć rozdziałów, zakończenie oraz wszystkie wymagane spisy oraz aneksy. Wykorzystano różne pozycje zwarte, czasopisma, raporty, akty prawne oraz źródła internetowe. Wszystkie pozycje bibliograficzne są adekwatne merytorycznie do tematu pracy.

Wstęp jest przygotowany starannie, wskazano przyczynę wyboru tematu pracy, określono cel główny i cele szczegółowe, wskazano na wypełnienie luki badawczej, omówiono zawartość poszczególnych rozdziałów, określono metody i techniki badawcze, wykorzystane podczas dysertacji, wskazano na okres badawczy. Nie przedstawiono hipotez, ale Autorka odsyła do rozdziału czwartego, w którym szeroko przedstawia postawione hipotezy. Zatem wstęp zawiera prawie wszystkie wymagane elementy.

Struktura pracy odpowiada klasycznemu układowi rozpraw doktorskich:

- Rozdziały 1-3 to część teoretyczna,
- Rozdział 4 - metodyka badań,
- Rozdział 5 - analiza empiryczna.

Taki układ jest prawidłowy i zgodny ze standardami obowiązującymi dla rozpraw doktorskich.

Na uwagę zasługuje:

- logiczna sekwencja rozważań,
- spójność między celami, metodami i wynikami,
- przejrzysta organizacja materiału.

Należy wskazać na równomierny podział zawartości poszczególnych rozdziałów. Rozdział pierwszy - 44 strony, rozdział drugi - 26, trzeci - 32, czwarty - 40, a piąty - 42 strony,

Strukturę pracy oceniam jako **bardzo dobrą**.

Ocena merytoryczna pracy

Część teoretyczna

Rozdział pierwszy (s. 10–53) stanowi solidną podstawę teoretyczną. Autorka dokonuje przeglądu literatury: omawiając ekologizację zachowań konsumentów, lukę pomiędzy postawami a zachowaniami konsumentów, wskazuje na wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców Polski oraz przedstawia proekologiczne postawy i zachowania pasażerów. W rozdziale tym Doktorantka prezentuje modele Theory of Planned Behavior (TPB), Norm Activation Model (NAM), Protection Motivation Theory (PMT).

Rozdział drugi (s. 54–79) jest szczególnie wartościowy ze względu na analizę roli emocji w procesie decyzyjnym wyboru samolotu jako środka transportowego.

Rozdział trzeci (s. 80–111) wprowadza kontekst rynku transportu lotniczego oraz jego wpływ na środowisko. Autorka rozprawy omawia działalność podmiotów lotniczych w odniesieniu do wdrażanej polityki prośrodowiskowej. W tym miejscu zasadne wydaje się rozważenie modyfikacji tytułu rozdziału w kierunku bardziej precyzyjnego odzwierciedlenia jego zawartości, np. poprzez odwołanie do uwarunkowań bądź zależności analizowanych zjawisk. Obecne sformułowanie odnoszące się do „reakcji rynku” budzi bowiem pewne wątpliwości natury metodologicznej, gdyż stanowi uproszczenie analityczne. Rynek jako kategoria ekonomiczna nie jest podmiotem decyzyjnym. Decyzje podejmowane są przez konkretne podmioty funkcjonujące w jego ramach, w szczególności przewoźników lotniczych, porty lotnicze oraz instytucje regulacyjne.

Należy przy tym podkreślić, że mechanizmy funkcjonowania sektora transportu lotniczego mają charakter wielowymiarowy i są w znacznym stopniu determinowane przez uwarunkowania regulacyjne, instytucjonalne oraz technologiczne. W praktyce oznacza to, że działania podejmowane przez podmioty rynku są w dużej mierze konsekwencją wdrażania wytycznych organizacji międzynarodowych, polityk publicznych oraz ram regulacyjnych, a nie bezpośrednią reakcją na deklaratywne postawy konsumentów.

W konsekwencji rynek transportu lotniczego reaguje w ograniczonym i pośrednim zakresie na proekologiczne postawy konsumentów, a zasadnicze znaczenie mają ich rzeczywiste zachowania zakupowe oraz presja regulacyjna i instytucjonalna, które dopiero łącznie kształtują kierunki dostosowań podmiotów transportu lotniczego.

Metodyka badań

Rozdział czwarty (s. 112–151) prezentuje kompleksowo opracowaną i dobrze uzasadnioną metodykę badań własnych, która stanowi jeden z najmocniejszych elementów ocenianej rozprawy doktorskiej. Autorka w sposób przejrzysty i uporządkowany przedstawia zarówno założenia

badawcze, jak i kolejne etapy procesu badawczego, zachowując spójność między problemem badawczym, celami pracy a zastosowanymi metodami analitycznymi.

Na szczególne podkreślenie zasługuje zastosowanie strategii triangulacyjnej, polegającej na łączeniu różnych metod i źródeł danych, co znacząco zwiększa wiarygodność uzyskanych wyników oraz ogranicza ryzyko błędów systematycznych charakterystycznych dla pojedynczych podejść badawczych. Integracja badań ankietowych z eksperymentem typu *stated choice* umożliwia na uchwycenie zarówno deklaracyjnych postaw respondentów, jak i ich preferencji decyzyjnych w warunkach symulowanych, co należy ocenić jako podejście metodologicznie dojrzałe i zgodne z najnowszymi trendami badań w ekonomii transportu oraz ekonomii behawioralnej.

Autorka dysertacji wykorzystuje eksploracyjną analizę czynnikową (EFA) do identyfikacji struktur postaw i zachowań proekologicznych. Zastosowanie tej metody jest uzasadnione na etapie wstępnej eksploracji zależności między zmiennymi oraz redukcji wymiarowości danych. Należy pozytywnie ocenić próbę konstrukcji syntetycznych wskaźników, w tym zmiennej reprezentującej lukę postawa–zachowanie (GAP), co świadczy o wysokim poziomie operacjonalizacji badanych kategorii teoretycznych. Jednocześnie warto zauważyć, że na jeszcze wyższym poziomie zaawansowania metodologicznego możliwe byłoby uzupełnienie tej analizy o procedury confirmacyjne (np. CFA), co pozwoliłoby na weryfikację stabilności struktury czynnikowej.

W dalszej części rozdziału Autorka zastosowała modele regresji logistycznej, które umożliwiają analizę wpływu wybranych determinant (emocjonalnych, poznawczych i sytuacyjnych) na prawdopodobieństwo wystąpienia określonych zachowań konsumenckich. Dobór tej metody należy uznać za trafny, biorąc pod uwagę charakter zmiennych zależnych oraz cel badania. Modele zostały poprawnie skonstruowane, a ich interpretacja wskazuje na dobrą znajomość narzędzi analizy statystycznej oraz umiejętność przekładania wyników ilościowych na wnioski ekonomiczne.

Szczególnie wartościowym elementem metodyki jest wykorzystanie eksperymentu typu *stated choice*, który pozwala na analizę preferencji konsumentów w warunkach kontrolowanych i symulacyjnych. Metoda ta jest szeroko stosowana w badaniach transportowych i umożliwia estymację względnego znaczenia poszczególnych atrybutów podróży (takich jak koszt, czas, emisje CO₂ czy liczba przesiadek). Jej zastosowanie w niniejszej pracy znacząco podnosi wartość empiryczną rozprawy i pozwala na uzyskanie bardziej realistycznego obrazu procesów decyzyjnych niż w przypadku wyłącznie deklaracyjnych badań ankietowych.

Na wysoką ocenę zasługuje również sposób operacjonalizacji zmiennych, który wskazuje na dobre zrozumienie analizowanych konstrukcji teoretycznych oraz umiejętność ich przełożenia na mierzalne wskaźniki empiryczne. Autorka dysertacji korzysta z uznanych w literaturze skal (np. NEP, DES-IV), jednocześnie dostosowując je do specyfiki rynku transportu lotniczego, co należy uznać za podejście właściwe i uzasadnione.

Podsumowując, metodyka badań przedstawiona w rozdziale czwartym charakteryzuje się wysokim poziomem poprawności metodologicznej, adekwatnością zastosowanych narzędzi do postawionych celów badawczych oraz dojrzałością analityczną Doktorantki. Wskazane rozwiązania metodologiczne odpowiadają standardom badań empirycznych w naukach ekonomicznych i transportowych, a ich zastosowanie pozwala na wiarygodną weryfikację postawionych hipotez badawczych

Część empiryczna

Rozdział piąty (s. 152–196) stanowi zasadniczą, a zarazem najbardziej wartościową poznawczo część rozprawy, ponieważ to właśnie w tej części Autorka dokonuje empirycznej weryfikacji założeń przyjętych we wcześniejszych rozdziałach teoretycznych i metodologicznych. Rozdział ten ma charakter syntetyzujący, gdyż łączy wyniki analiz dotyczących postaw proekologicznych, deklarowanych zachowań konsumenckich, preferencji transportowych oraz roli czynników emocjonalnych i sytuacyjnych w procesie podejmowania decyzji na rynku pasażerskich przewozów lotniczych.

W pierwszej kolejności Autorka rozprawy podejmuje analizę struktury postaw proekologicznych i gotowości do zmiany zachowań transportowych, co należy uznać za właściwy punkt wyjścia do dalszych rozważań. Warto zaakcentować fakt, że analiza ta nie ogranicza się wyłącznie do prostego opisu deklaracji respondentów, lecz zmierza do uchwycenia głębszych zależności między poziomem świadomości ekologicznej, gotowością do ograniczania podróży lotniczych a skłonnością do wyboru alternatywnych środków transportu. Pozwala to na lepsze zrozumienie mechanizmów kształtujących postawy respondentów oraz uchwycenie stopnia ich spójności z deklarowanymi preferencjami rynkowymi.

Bardzo istotnym fragmentem rozdziału jest część poświęcona analizie rozbieżności między postawami a zachowaniami proekologicznymi, a więc centralnemu problemowi badawczemu całej rozprawy. Doktorantka trafnie pokazuje, że nawet wysoki poziom deklarowanej wrażliwości środowiskowej nie musi prowadzić do wyborów zgodnych z logiką zrównoważonej mobilności. Wnioski te są nie tylko zgodne z wcześniejszymi ustaleniami literatury światowej, ale również stanowią ważne potwierdzenie empiryczne dla specyfiki rynku transportu lotniczego, na którym decyzje konsumenckie są silnie determinowane przez czynniki pragmatyczne, takie jak cena, czas podróży, wygoda czy dostępność połączeń. Autorka przekonująco wykazuje, że luka postawa-zachowanie nie jest jedynie abstrakcyjną kategorią teoretyczną, lecz realnym zjawiskiem o istotnych konsekwencjach dla polityki transportowej i strategii rynkowych.

Na wysoką ocenę zasługuje również część rozdziału poświęcona preferencjom wyboru środka transportu w warunkach symulacji decyzyjnej. Wykorzystanie eksperymentu typu *stated choice* umożliwiło Autorce uchwycenie względnego znaczenia poszczególnych atrybutów podróży i określenie, które z nich w największym stopniu wpływają na wybory respondentów. Dzięki temu analiza nie ma charakteru wyłącznie deklaratywnego, lecz zbliża się do rzeczywistej logiki

podejmowania decyzji konsumenckich. Należy podkreślić, że Autorka dysertacji umiejętnie interpretuje uzyskane wyniki, wskazując, iż preferencje transportowe respondentów są wynikiem wielowymiarowego kompromisu między przesłankami ekonomicznymi, funkcjonalnymi i środowiskowymi. Taki sposób ujęcia problemu świadczy o dobrej znajomości specyfiki badań transportowych oraz o umiejętności osadzania wyników empirycznych w szerszym kontekście ekonomicznym.

Szczególnie interesującym i wartościowym elementem rozdziału jest analiza emocji jako predyktorów wyborów transportowych przyjaznych środowisku. Pani mgr Doris Antczak koncentruje się przede wszystkim na roli takich emocji jak poczucie winy czy wstyd związany z lataniem i podejmuje próbę określenia ich znaczenia w procesie decyzyjnym konsumentów. Jest to podejście nowatorskie i cenne, ponieważ pozwala wyjść poza klasyczne modele ekonomiczne oparte wyłącznie na racjonalności instrumentalnej. Autorka pokazuje, że decyzje konsumenckie na rynku lotniczym są osadzone nie tylko w kalkulacji kosztów i korzyści, lecz także w sferze norm moralnych, napięć emocjonalnych i społecznych mechanizmów samoregulacji. W efekcie rozdział ten wnosi istotny wkład do badań nad ekonomią behawioralną transportu i wzmacnia interdyscyplinarny charakter całej rozprawy.

W dalszej części rozdziału Doktorantka analizuje również znaczenie czynników poznawczych i sytuacyjnych w wyborze ekologicznej formy podróży. Jest to część szczególnie ważna z punktu widzenia praktycznego, ponieważ ukazuje, że decyzje transportowe nie są determinowane przez jeden dominujący czynnik, lecz wynikają z oddziaływania wielu zmiennych jednocześnie. Autorka trafnie identyfikuje znaczenie takich elementów, jak wiedza o wpływie środka transportu na środowisko, postrzegana dostępność alternatyw, czas podróży, koszty oraz presja otoczenia społecznego. Dzięki temu analiza uzyskuje charakter wielowymiarowy i realistyczny, a przedstawione wnioski mają większą wartość poznawczą niż uproszczone modele jednoczynnikowe.

Z metodologicznego punktu widzenia rozdział piąty zasługuje na bardzo pozytywną ocenę. Pani mgr Doris Antczak nie tylko poprawnie stosuje wcześniej zapowiedziane narzędzia analizy statystycznej, ale również potrafi w sposób klarowny i logiczny interpretować uzyskane rezultaty. W pracy widoczna jest umiejętność przełożenia wyników modeli statystycznych na język wniosków ekonomicznych i rynkowych, co nie zawsze jest łatwe nawet w pracach zaawansowanych metodologicznie. Na podkreślenie zasługuje fakt, że interpretacja wyników nie ma charakteru mechanicznego, lecz jest osadzona w literaturze przedmiotu oraz odniesiona do specyfiki rynku pasażerskich przewozów lotniczych.

Niewątpliwym atutem tego rozdziału jest także jego duża wartość aplikacyjna. Wnioski płynące z przeprowadzonych analiz mogą znaleźć zastosowanie zarówno w polityce transportowej, jak i w praktyce gospodarczej. Z jednej strony dostarczają one argumentów dla instytucji publicznych odpowiedzialnych za kształtowanie instrumentów wspierających zrównoważoną mobilność, z drugiej zaś mogą stanowić źródło wiedzy dla przewoźników i innych uczestników rynku w zakresie

projektowania bardziej efektywnych działań komunikacyjnych, marketingowych i edukacyjnych. Autorka pokazuje, że skuteczna zmiana zachowań konsumentów wymaga uwzględnienia nie tylko ekonomicznych parametrów podróży, lecz również emocjonalnych i społecznych uwarunkowań decyzji.

Podsumowując, rozdział piąty należy ocenić bardzo wysoko. Jest to część pracy, w której najpełniej ujawniają się kompetencje badawcze Autorki, jej umiejętność analizy złożonych zależności oraz zdolność do formułowania wniosków o znaczeniu zarówno teoretycznym, jak i praktycznym. Rozdział ten potwierdza, że Doktorantka potrafi samodzielnie prowadzić badania empiryczne, poprawnie interpretować ich wyniki i osadzać je w szerszym dyskursie naukowym dotyczącym zrównoważonej konsumpcji, ekonomii behawioralnej i transportu lotniczego.

Zakończenie rozprawy

Zakończenie rozprawy zostało przygotowane w sposób uporządkowany i logiczny, stanowiąc syntetyczne podsumowanie przeprowadzonych rozważań teoretycznych oraz analiz empirycznych. Autorka w sposób konsekwentny odnosi się do postawionych wcześniej celów badawczych oraz problemu głównego, wskazując stopień ich realizacji. Podkreślenia wymaga fakt, że zakończenie nie ogranicza się jedynie do powtórzenia wyników, lecz zawiera próbę ich interpretacji w szerszym kontekście ekonomicznym i społecznym.

Autorka trafnie wskazuje, że zidentyfikowana luka postawa–zachowanie stanowi istotne wyzwanie zarówno dla polityki transportowej, jak i dla podmiotów funkcjonujących na rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Podkreśla również, że skuteczne oddziaływanie na zachowania konsumentów wymaga uwzględnienia nie tylko czynników ekonomicznych, lecz także emocjonalnych i poznawczych, co pozostaje w zgodzie z przyjętym w pracy podejściem interdyscyplinarnym.

Pozytywnie należy ocenić także wskazanie przez Autorkę ograniczeń przeprowadzonych badań, co świadczy o jej dojrzałości naukowej oraz świadomości metodologicznej. W szczególności zwraca ona uwagę na ograniczenia wynikające z wykorzystania danych deklaratywnych oraz specyfiki przyjętych narzędzi badawczych. Takie podejście jest właściwe i zgodne ze standardami badań empirycznych.

Na uwagę zasługuje również fakt, że Doktorantka formułuje **kierunki dalszych badań**, wskazując potencjalne możliwości pogłębienia analiz, m.in. poprzez wykorzystanie danych rzeczywistych (*revealed preferences*) czy rozszerzenie badań na inne segmenty rynku. Jest to element szczególnie cenny, ponieważ pokazuje zdolność do krytycznej refleksji nad własnymi wynikami oraz świadomość dalszego rozwoju naukowego.

Z perspektywy recenzenckiej można jednak wskazać, że zakończenie mogłoby zostać jeszcze wzmocnione poprzez:

- bardziej wyraźne wyodrębnienie wkładu teoretycznego pracy,

- syntetyczne zestawienie najważniejszych wyników w formie uporządkowanej (np. punktowej),
- silniejsze odniesienie do implikacji dla polityki transportowej (np. w kontekście regulacji unijnych).

Uwagi te mają jednak charakter uzupełniający i nie wpływają istotnie na wysoką ocenę tej części pracy.

Ocena stopnia zaawansowania zawartej w rozprawie wiedzy teoretycznej

Ocena stopnia zaawansowania wiedzy teoretycznej zawartej w rozprawie Pani mgr Doris Magdaleny Antczak wypada zdecydowanie pozytywnie. Autorka wykazuje się bardzo dobrą znajomością literatury przedmiotu, zarówno krajowej, jak i zagranicznej, obejmującej kluczowe nurty badawcze związane z ekonomią behawioralną, zrównoważoną konsumpcją oraz ekonomią transportu lotniczego.

W części teoretycznej pracy Doktorantka podejmuje próbę systematycznego uporządkowania wiedzy dotyczącej proekologicznych postaw i zachowań konsumentów, opierając się na uznanych w literaturze modelach teoretycznych, takich jak Theory of Planned Behavior (Ajzen), Norm Activation Model (Schwartz) czy Protection Motivation Theory (Rogers). Dobór tych koncepcji należy uznać za trafny i uzasadniony, ponieważ stanowią one fundament współczesnych badań nad zachowaniami konsumentkimi w kontekście środowiskowym.

Istotne znaczenie ma próba włączenia do rozważań teoretycznych czynników emocjonalnych, które w klasycznych modelach ekonomicznych często są marginalizowane. Autorka odwołuje się do dorobku literatury z zakresu psychologii i ekonomii behawioralnej, wskazując na rolę takich emocji jak poczucie winy, wstyd czy odpowiedzialność moralna w procesie podejmowania decyzji konsumenckich. Takie podejście należy uznać za wartościowe i zgodne z aktualnymi trendami badawczymi, które akcentują odejście od modelu *homo oeconomicus* na rzecz bardziej realistycznego ujęcia zachowań jednostek.

Pozytywnie należy ocenić również zakres oraz aktualność wykorzystanej literatury. Pani mgr Doris Magdaleny Antczak odwołuje się do licznych badań empirycznych prowadzonych w różnych krajach, co pozwala na osadzenie analizowanego problemu w kontekście międzynarodowym. Widoczna jest także umiejętność selekcji źródeł oraz ich logicznego powiązania z podejmowaną problematyką badawczą.

Z perspektywy recenzenckiej istotne jest również to, że Autorka nie ogranicza się wyłącznie do prezentacji istniejących koncepcji, lecz podejmuje próbę ich zastosowania do specyficznego kontekstu rynku pasażerskich przewozów lotniczych. W tym zakresie widoczna jest zdolność do adaptacji teorii ogólnych do analizy konkretnych zjawisk rynkowych, co należy uznać za przejaw dojrzałości naukowej.

Jednocześnie, dokonując oceny rozprawy doktorskiej, należy wskazać pewne ograniczenia tej części pracy. W szczególności zauważalna jest przewaga charakteru przeglądowego nad syntetycznym. Doktorantka w wielu fragmentach prezentuje dorobek literatury w sposób poprawny i uporządkowany, jednak stosunkowo rzadziej formułuje własne uogólnienia teoretyczne lub autorskie modele wyjaśniające analizowane zjawiska. W konsekwencji część teoretyczna ma momentami charakter kompilacyjny, choć należy podkreślić, że jest to kompilacja na wysokim poziomie merytorycznym.

Z punktu widzenia dalszego rozwoju naukowego Autorki zasadne byłoby:

- wyraźniejsze formułowanie własnych syntez i wniosków teoretycznych,
- budowa autorskiego modelu koncepcyjnego integrującego analizowane czynniki,
- silniejsze zaakcentowanie wkładu teoretycznego pracy w strukturze rozprawy.

Pomimo wskazanych uwag, należy jednoznacznie stwierdzić, że poziom wiedzy teoretycznej zaprezentowany w rozprawie jest wysoki i w pełni odpowiada wymaganiom stawianym pracom doktorskim. Autorka wykazuje bardzo dobrą orientację w literaturze przedmiotu, umiejętność jej krytycznej analizy oraz zdolność do wykorzystania teorii w badaniach empirycznych.

Ocena samodzielnego prowadzenia badań naukowych

Ocena stopnia samodzielności prowadzenia badań naukowych przez Panią mgr Doris Magdalenę Antczak wypada zdecydowanie pozytywnie. Na podstawie analizy całej rozprawy można stwierdzić, że Autorka wykazuje wysoki poziom dojrzałości badawczej, przejawiający się zarówno w sposobie konceptualizacji problemu badawczego, jak i w konsekwentnej realizacji procesu badawczego.

Doktorantka samodzielnie identyfikuje istotny problem naukowy, jakim jest rozbieżność między deklarowanymi postawami proekologicznymi a rzeczywistymi zachowaniami konsumentów na rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Problem ten zostaje następnie właściwie osadzony w literaturze przedmiotu oraz rozwinięty w postaci jasno sformułowanych celów badawczych i pytań szczegółowych. Już na tym etapie widoczna jest zdolność do krytycznej analizy istniejących badań oraz umiejętność wyodrębnienia luki badawczej.

Podkreślenia wymaga samodzielne zaprojektowanie koncepcji badawczej, obejmującej zarówno dobór metod, jak i konstrukcję narzędzi badawczych. Autorka zdecydowała się na zastosowanie strategii triangulacyjnej, łączącej badania ankietowe z eksperymentem typu *stated choice*, co wymagało nie tylko znajomości metod badawczych, lecz także umiejętności ich integracji w spójny model analityczny. Takie podejście świadczy o wysokim poziomie kompetencji metodologicznych oraz zdolności do prowadzenia badań empirycznych zgodnie z aktualnymi standardami naukowymi.

Istotnym elementem potwierdzającym samodzielność badawczą jest również proces operacjonalizacji zmiennych. Autorka rozprawy potrafi przełożyć złożone konstrukty teoretyczne

takie jak postawy proekologiczne, emocje czy luka postawa–zachowanie na mierzalne wskaźniki empiryczne, wykorzystując przy tym uznane w literaturze narzędzia badawcze oraz dostosowując je do specyfiki analizowanego rynku. Świadczy to o umiejętności łączenia teorii z praktyką badawczą.

Na wysoką ocenę zasługuje także sposób przeprowadzenia analizy empirycznej. Autorka samodzielnie stosuje zaawansowane metody statystyczne, takie jak analiza czynnikowa czy modele regresji logistycznej, oraz poprawnie interpretuje uzyskane wyniki. W pracy widoczna jest zdolność do krytycznej refleksji nad rezultatami badań oraz ich odniesienia do wcześniejszych ustaleń literatury przedmiotu. Interpretacja wyników ma charakter pogłębiony i nie ogranicza się do prezentacji zależności statystycznych, lecz uwzględnia ich znaczenie ekonomiczne i społeczne.

Warto również podkreślić, że Autorka wykazuje umiejętność formułowania wniosków oraz implikacji wynikających z przeprowadzonych badań. Wnioski te mają zarówno charakter poznawczy, jak i aplikacyjny, co świadczy o zdolności do wykorzystania rezultatów badań w praktyce gospodarczej oraz w kształtowaniu polityki transportowej.

Z perspektywy bardziej zaawansowanej oceny można wskazać, że dalszy rozwój naukowy Autorki mógłby obejmować rozszerzenie warsztatu metodologicznego o bardziej złożone modele analityczne (np. modele strukturalne czy analizy panelowe) oraz pogłębienie badań z wykorzystaniem danych rzeczywistych (revealed preferences). Uwagi te mają jednak charakter rozwojowy i nie podważają wysokiego poziomu samodzielności badawczej zaprezentowanej w rozprawie.

Reasumując, należy stwierdzić, że Pani mgr Doris Magdalena Antczak wykazała się pełną zdolnością do samodzielnego prowadzenia badań naukowych. Przeprowadzone analizy, sposób ich prezentacji oraz wyciągnięte wnioski potwierdzają, że Autorka posiada kompetencje niezbędne do prowadzenia dalszej działalności naukowej

Ocena znajomości i doboru wykorzystywanych źródeł literaturowych

Ocena znajomości i doboru wykorzystywanych źródeł literaturowych w rozprawie Pani mgr Doris Magdaleny Antczak wypada zdecydowanie pozytywnie. Autorka wykazuje się bardzo dobrą orientacją w literaturze przedmiotu, obejmującej zarówno klasyczne ujęcia teoretyczne, jak i współczesne badania empiryczne dotyczące zachowań konsumenckich, ekonomii behawioralnej oraz problematyki zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Na szczególne podkreślenie zasługuje szerokie wykorzystanie literatury zagranicznej, w tym publikacji prezentujących aktualne kierunki badań nad proekologicznymi postawami i zachowaniami konsumentów. Doktorantka odwołuje się do dorobku uznanych badaczy, takich jak Ajzen, Schwartz czy Rogers, a także do licznych badań empirycznych analizujących zjawisko *attitude–behavior gap*. Dobór tych źródeł należy uznać za trafny i uzasadniony, ponieważ stanowią one fundament współczesnej refleksji naukowej w analizowanym obszarze.

W pracy widoczna jest również umiejętność selekcji literatury oraz jej logicznego powiązania z podejmowaną problematyką badawczą. Autorka nie ogranicza się do przywoływania źródeł, lecz stara się je uporządkować i wykorzystać jako podstawę do budowy dalszych rozważań. W tym kontekście należy pozytywnie ocenić zdolność do syntetyzowania wiedzy oraz wykorzystywania jej w procesie formułowania założeń badawczych.

Na uwagę zasługuje także fakt, że wykorzystane źródła literaturowe są w dużej mierze aktualne i odpowiadają współczesnemu stanowi badań naukowych. Autorka odwołuje się do publikacji z ostatnich lat, co świadczy o jej zaangażowaniu w śledzenie bieżących trendów badawczych oraz o dążeniu do osadzenia własnych analiz w aktualnym dyskursie naukowym.

Z perspektywy bardziej zaawansowanej oceny recenzenckiej należy jednak wskazać pewne ograniczenia w doborze literatury. W szczególności zauważalne jest niedostateczne wykorzystanie dorobku wybranych polskich autorów, którzy w ostatnich latach (2021–2025) podejmowali problematykę wdrażania polityki środowiskowej w transporcie lotniczym oraz zrównoważonego rozwoju tego rynku. W tym kontekście można wskazać m.in. na publikacje M. Mańkowskiej, J. Czerepko czy D. Tłoczyńskiego, które mogłyby wzbogacić analizę o perspektywę krajową oraz lepiej osadzić rozważania w realiach europejskiej i polskiej polityki transportowej.

Ponadto w niektórych fragmentach pracy można zauważyć przewagę charakteru referencyjnego nad krytycznym, co oznacza, że Autorka częściej prezentuje stanowiska innych badaczy, niż podejmuje próbę ich oceny lub konfrontacji. Z punktu widzenia dalszego rozwoju naukowego zasadne byłoby wzmocnienie elementów krytycznej analizy literatury, w szczególności poprzez wyraźniejsze wskazywanie różnic między podejściami badawczymi oraz formułowanie własnych wniosków teoretycznych.

Pomimo wskazanych uwag należy jednoznacznie stwierdzić, że dobór i wykorzystanie źródeł literaturowych w rozprawie stoją na wysokim poziomie i spełniają wymagania stawiane pracom doktorskim. Autorka wykazuje bardzo dobrą znajomość literatury przedmiotu, umiejętność jej selekcji oraz zdolność do wykorzystania jej w procesie budowy własnych rozważań teoretycznych i empirycznych.

Ocena formalnej części rozprawy doktorskiej

Strona formalna rozprawy doktorskiej Pani mgr Doris Magdaleny Antczak została przygotowana poprawnie i zasadniczo spełnia wymagania stawiane pracom naukowym w dyscyplinie ekonomia i finanse. Praca posiada logiczną strukturę, obejmującą wstęp, rozdziały teoretyczne i empiryczne, zakończenie oraz wykaz literatury i załączniki. Układ pracy jest przejrzysty, a zastosowany podział na części odpowiada standardom akademickim.

Pozytywnie należy ocenić: zachowanie spójności strukturalnej pracy, poprawne wyodrębnienie części teoretycznej, metodologicznej i empirycznej, właściwe wykorzystanie tabel, rysunków i zestawień, które wspierają analizę prowadzoną w tekście.

Jednocześnie można wskazać pewne mankamenty formalne, które jednak nie mają charakteru istotnego, lecz raczej porządkowy:

- w niektórych miejscach występuje nadmierna szczegółowość podrozdziałów, co wpływa na czytelność struktury spisu treści np. 1.4.1 czy 4.4.4.,
- w części teoretycznej można zauważyć miejscami nadmiar cytowań przy ograniczonej syntezie autorskiej,
- sporadycznie występują niejednorodności w zapisie bibliograficznym lub stylu przypisów, np. i in." vs „et al." czy nr doi raz jest z podkreśleniem a innym razem już nie,
- w niektórych fragmentach tekstu można dostrzec zbyt rozbudowane opisy, które mogłyby zostać skrócone.

Podsumowując, strona formalna pracy została przygotowana na dobrym poziomie i spełnia wymagania stawiane rozprawom doktorskim. Wskazane uwagi mają charakter uzupełniający i nie wpływają na ogólną pozytywną ocenę pracy.

Ocena umiejętności poprawnego i przekonującego przedstawiania uzyskanych przez Doktorantkę wyników

Ocena sposobu prezentacji i interpretacji wyników badań empirycznych zawartych w rozprawie Pani mgr Doris Magdaleny Antczak wypada bardzo pozytywnie. Autorka wykazuje się wysokim poziomem kompetencji w zakresie zarówno prezentacji danych, jak i ich interpretacji, co znajduje szczególne odzwierciedlenie w rozdziale empirycznym pracy.

Przede wszystkim należy podkreślić, że wyniki badań zostały przedstawione w sposób uporządkowany, logiczny i konsekwentny. Struktura prezentacji odpowiada przyjętej wcześniej metodologii, co pozwala czytelnikowi na łatwe śledzenie toku rozumowania oraz powiązanie poszczególnych etapów analizy z postawionymi celami badawczymi. Doktorantka zachowuje spójność między częścią metodologiczną a empiryczną, co świadczy o dobrej organizacji procesu badawczego.

Na uwagę zasługuje sposób wykorzystania tabel, wykresów i zestawień statystycznych. Elementy te nie mają charakteru jedynie ilustracyjnego, lecz stanowią integralną część analizy i są właściwie powiązane z tekstem głównym. Autorka umiejętnie odwołuje się do prezentowanych danych, wskazując najważniejsze zależności oraz interpretując je w kontekście analizowanego problemu badawczego.

Istotnym walorem pracy jest również umiejętność przekładania wyników analiz statystycznych na wnioski o charakterze ekonomicznym i rynkowym. Autorka nie ogranicza się do prezentacji wartości wskaźników czy parametrów modeli, lecz podejmuje próbę ich interpretacji w odniesieniu do zachowań konsumentów oraz specyfiki rynku pasażerskich przewozów lotniczych. W szczególności trafnie identyfikuje mechanizmy leżące u podstaw rozbieżności między postawami a zachowaniami oraz wskazuje na znaczenie czynników emocjonalnych i sytuacyjnych w procesie podejmowania decyzji transportowych.

Na pozytywną ocenę zasługuje także sposób, w jaki Autorka odnosi uzyskane wyniki do literatury przedmiotu. Interpretacja rezultatów badań nie ma charakteru izolowanego, lecz jest osadzona w szerszym kontekście naukowym. Autorka wskazuje zarówno zgodności, jak i różnice względem wcześniejszych badań, co świadczy o umiejętności prowadzenia dialogu naukowego oraz krytycznej refleksji nad uzyskanymi rezultatami.

Z perspektywy bardziej zaawansowanej oceny można jednak wskazać pewne elementy, które mogłyby zostać wzmocnione. W szczególności w niektórych fragmentach interpretacja wyników mogłaby zostać pogłębiona poprzez:

- bardziej wyraźne wskazanie implikacji dla polityki transportowej,
- silniejsze zaakcentowanie znaczenia ekonomicznego uzyskanych wyników,
- bardziej syntetyczne podsumowanie kluczowych wniosków z poszczególnych analiz.

Ponadto w wybranych miejscach można zauważyć tendencję do opisu wyników w sposób dość rozbudowany, co momentami osłabia ich syntetyczny charakter. Z punktu widzenia czytelności pracy zasadne byłoby wprowadzenie bardziej skondensowanych podsumowań cząstkowych.

Pomimo wskazanych uwag należy jednoznacznie stwierdzić, że Autorka dysertacji prezentuje wyniki badań w sposób poprawny, przekonujący i zgodny ze standardami naukowymi. W pracy widoczna jest umiejętność logicznego prowadzenia wywodu, interpretacji danych oraz formułowania wniosków, co potwierdza wysoki poziom przygotowania badawczego Doktorantki.

Pytania

Po zapoznaniu się z dysertacją chciałbym prosić Doktorantkę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

- 1. W jaki sposób wyniki przeprowadzonych badań mogą zostać wykorzystane w praktyce kształtowania polityki transportowej, w szczególności w kontekście regulacji unijnych? Proszę wskazać konkretne instrumenty lub działania, które mogłyby wpłynąć na ograniczenie luki postawa–zachowanie.**

2. Jak Autorka ocenia możliwość wykorzystania danych rzeczywistych (*revealed preferences*) w dalszych badaniach nad zachowaniami konsumentów na rynku usług transportu lotniczego?
3. Czy zastosowanie bardziej zaawansowanych metod analitycznych, takich jak modele równań strukturalnych (SEM) lub modele typu mixed logit, mogłoby istotnie zmienić lub pogłębić wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz? Jeśli tak, to w jakim zakresie?
4. W jakim stopniu luka postawa–zachowanie różnicuje się w zależności od segmentu pasażerów (np. podróże biznesowe vs turystyczne) i jakie implikacje wynikają z tego dla podmiotów rynku pasażerskich przewozów lotniczych?

Konkluzja

Jak wynika ze sformułowanych wyżej opinii cząstkowych, rozprawa doktorska Pani mgr Doris Magdaleny Antczak stanowi oryginalne rozwiązanie problemu badawczego o istotnym znaczeniu poznawczym i aplikacyjnym. W dysertacji podjęto udaną próbę identyfikacji oraz wyjaśnienia mechanizmów odpowiedzialnych za rozbieżność między deklarowanymi postawami proekologicznymi a rzeczywistymi zachowaniami konsumentów na rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Praca spełnia również wymagania formalne stawiane rozprawom doktorskim w dyscyplinie ekonomia i finanse.

W mojej ocenie Pani mgr Doris Magdalena Antczak podjęła ważny i aktualny problem badawczy, który został osadzony w kontekście współczesnych wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem transportu oraz transformacją sektora lotniczego. Autorka w sposób interesujący i pogłębiony przedstawiła analizy dotyczące zachowań konsumentów, uwzględniając zarówno czynniki ekonomiczne, jak i emocjonalne oraz sytuacyjne uwarunkowania podejmowanych decyzji transportowych.

Doktorantka poprawnie dokonała przeglądu i analizy wiedzy teoretycznej, tworząc solidną podstawę do dalszych badań empirycznych. W kolejnym etapie zaprojektowała i przeprowadziła autorskie badania, których wyniki zostały przedstawione w sposób logiczny i przekonujący. Na tej podstawie sformułowała interesujące i wartościowe wnioski, mające znaczenie zarówno dla rozwoju nauki, jak i praktyki funkcjonowania rynku transportu lotniczego.

Wysoko należy również ocenić umiejętność samodzielnego prowadzenia badań naukowych, która znajduje odzwierciedlenie w spójności koncepcji badawczej, poprawności metodologicznej oraz trafności interpretacji uzyskanych wyników.

Reasumując, recenzowaną rozprawę doktorską oceniam jednoznacznie pozytywnie.

Wobec spełnienia wymagań stawianych rozprawom doktorskim w obowiązujących przepisach, zgodnie z treścią art. 187, ustawy z dn. 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024.0.1571) wnioskuję o dopuszczenie Pani mgr Doris Magdaleny Antczak do kolejnego etapu procedury.

Wniosek o wyróżnienie rozprawy doktorskiej

Uwzględniając wysoki poziom merytoryczny rozprawy, poprawność i dojrzałość zastosowanej metodologii badawczej, trafność podjętego problemu badawczego oraz istotną wartość poznawczą i aplikacyjną uzyskanych wyników, należy stwierdzić, że rozprawa doktorska Pani mgr Doris Magdaleny Antczak wyróżnia się na tle standardowych prac doktorskich.

Na szczególne podkreślenie zasługuje interdyscyplinarne ujęcie analizowanego problemu, integrujące dorobek ekonomiki transportu, ekonomii behawioralnej oraz badań nad zrównoważonym rozwojem, a także umiejętne zastosowanie zaawansowanych metod badawczych. Wysoko należy ocenić również samodzielność badawczą Autorki, umiejętność formułowania wniosków oraz ich odniesienia do praktyki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów lotniczych.

Wyniki przeprowadzonych badań mają nie tylko wartość teoretyczną, lecz również potencjał aplikacyjny, mogąc stanowić podstawę do formułowania rekomendacji dla polityki transportowej oraz strategii podmiotów rynku usług transportu lotniczego w kontekście wyzwań związanych ze zrównoważoną mobilnością.

Mając na uwadze powyższe argumenty, **wnioskuję o wyróżnienie rozprawy doktorskiej** Pani mgr Doris Magdaleny Antczak.



PODPIS ZAUFANY

DARIUSZ GRZEGORZ

TŁOCZYŃSKI

09.04.2026 08:42:19 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

